

Paweł Filipczak

(University of Łódź, Poland)

<https://orcid.org/0000-0002-5813-8606>

e-mail: pawel.filipczak@uni.lodz.pl

Port w Seleucji Pierii w IV w. n.e.

The Port of Seleucia Pieria in the 4th Century AD

ABSTRACT

The aim of this article is to attempt to locate and reconstruct the extent of the engineering work undertaken during the reigns of Emperors Diocletian (285–305 AD) and Constantius II (337–361 AD) at the seaport of Seleucia Pieria, Syria. Accordingly, the article also aims to determine the state of the port infrastructure and the utility of the port of Seleucia in the fourth century AD. The article analyses various ancient and Byzantine sources, with key texts by the rhetor Libanius, mainly Speech XI (“In the Praise of Antioch”) and Speech XX (“To Emperor Theodosius. On Reconciliation”), as well as selected letters by Libanius and rhetorical exercises. The article also discusses various hypotheses and theories of contemporary authors, thus providing an overview of the state of knowledge to date and identifying research perspectives.

PUBLICATION INFO				
				e-ISSN: 2449-8467 ISSN: 2082-6060
				
THE AUTHOR'S ADDRESS: Paweł Filipczak, the Faculty of Philosophy and History of the University of Łódź, 27a Kamińskiego Street, Łódź 90-219, Poland				
SOURCE OF FUNDING: Statutory Research of the Faculty of Philosophy and History of the University of Łódź				
SUBMITTED: 2025.03.06		ACCEPTED: 2025.07.31		PUBLISHED ONLINE: 2025.10.31
WEBSITE OF THE JOURNAL: https://journals.umcs.pl/rh			EDITORIAL COMMITTEE e-mail: reshistorica@umcs.pl	
				 
				
DIRECTORY OF OPEN ACCESS JOURNALS			EUROPEAN REFERENCE INDEX FOR THE HUMANITIES AND SOCIAL SCIENCES	

Key words: Seleucia, Pieria, Antioch, Libanius, Syria

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest próba zlokalizowania oraz odtworzenia zakresu prac inżynierskich podjętych w czasach cesarza Dioklejana (285–305 n.e.) i Konstancjusza II (337–361 n.e.) w porcie morskim w Seleucji Pierii w Syrii. W związku z tym tekst ma także na celu określenie stanu infrastruktury portowej oraz użyteczności portu w Seleucji w IV stuleciu n.e. W artykule zostały przeanalizowane różne źródła antyczne i bizantyńskie, przy czym kluczowe znaczenie miały teksty retora Libaniasza, głównie Mowa XI („Na cześć Antiochii”) i Mowa XX („Do cesarza Teodozjusza. Na pojednanie”), a także wybrane listy Libaniasza i ćwiczenia retoryczne. Artykuł omawia także różne hipotezy i teorie autorów współczesnych, dając w ten sposób przegląd dotychczasowego stanu wiedzy i określając perspektywy badawcze.

Słowa kluczowe: Seleucia, Pieria, Antiochia, Libanisz, Syria

WPROWADZENIE

W Seleucji Pierii, mieście założonym przez króla macedońskiego Seleukosa I Nikatora ok. 300 r. p.n.e., znajdował się jeden z największych i najważniejszych portów morskich starożytnej Syrii. Pełnił zarówno funkcje handlowe, łącząc rynki Morza Śródziemnego z bliskowschodnimi, jak i – chyba przede wszystkim – wojenne, bowiem to właśnie tu znajdowała się główna baza floty Seleukidów (od ok. 300 do 63 r. p.n.e.) oraz floty rzymskiej (znanej jako *classis Syriaca* albo, w późnym antyku, *classis Seleucena*). Założył ją cesarz Wespazjan (69–79 n.e.) w celu kontroli całego wybrzeża syryjskiego, po czym wzmocnił w czasie wojen z Partami cesarz Lucjusz Werus (162–166 n.e.), przenosząc do Seleucji flotę italską, stacjonującą na stałe w Misenum i Rawennie. Port w Seleucji pozostawał w użyciu przynajmniej do 526 r. n.e., kiedy to uległ poważnym zniszczeniom w wyniku wielkiego trzęsienia ziemi¹.

¹ Najdokładniejsze opracowanie dziejów Seleucji od założenia miasta do VI w. n.e., cf. V. Chapot, *Séleucie de Piérie*, w: *Bulletin et Mémoires de la Société nationale des antiquaires de France*, seria 7, t. 6, *Mémoires* 1906, Paris 1907, s. 149–226. Nowsze, przekrojowe ujęcia ze szczegółowymi wskazówkami źródłowymi, cf. G.M. Cohen, *Hellenistic Settlements in Syria, the Red Sea Basin and North Africa*, Berkeley–Los Angeles 2006, s. 126–135 oraz K.-S. Todt, B.A. Vest, *Tabula Imperii Byzantini*, t. 15/2, *Syria (Syria Prôtē, Syria Deutera, Syria Euphratēsia)*, Wien 2015, s. 1712–1719. Nt. roli portu dla floty rzymskiej cf. D. Van Berchem, *Le port de Séleucie de Piérie et l'infrastructure logistique des guerres parthiques*, „Bonner Jahrbücher” 1985, 185, s. 47–87 oraz J. Wiewiorowski, *Classis Seleucena – późnorzymska flota wojenna?*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2017, 38, s. 757–768.

PLAN PORTU

Pomimo znaczącej roli i długiej historii port w Seleucji nie został opisany w źródłach antycznych (albo też nie dotrwał do naszych dni taki opis), a pierwsze systematyczne i detaliczne obserwacje tego miejsca powstały dopiero w XVIII i XIX w. i są dziełem ówczesnych podróżników oraz marynarzy². Na podstawie istniejących wtedy falochronów i murów, kształtu linii brzegowej i krajobrazu nadmorskiego zidentyfikowano trzy najważniejsze miejsca tworzące port w Seleucji: 1. tzw. port wewnętrzny, 2. kanał (tzw. kanał północno-zachodni) oraz 3. tzw. port zewnętrzny. Wszystkie trzy nazwy pochodzą z opisów nowożytnych i współczesnych – żadna z nich nie pojawia się w tekstach źródłowych, antycznych lub bizantyńskich, odnoszących się do Seleucji, co będzie w mojej ocenie głównym powodem trudności interpretacyjnych.

Port wewnętrzny znajdował się w naturalnej zatoce (dziś to tereny uprawne), wyraźnie oddzielonej (obecnie o ok. 250 m) od pełnego morza stałym lądem, ale połączonej sztucznym kanałem (północno-zachodnim) z tzw. portem zewnętrznym znajdującym się już na samym wybrzeżu. Zatoka, w której znajdował się port wewnętrzny, miała kształt owalny, przy czym dokładne jej wymiary (być może maks. 600 na 400 m) i pojemność (jedyne dane dotyczą połowy III w. p.n.e. i mówią o pięciu okrętach stojących tu jednocześnie) znamy tylko w dużym przybliżeniu. Chapot przypuszczał, że infrastruktura portowa zajmowała jedynie wschodnią część zatoki, w miarę płaską. Na pozostałych odcinkach nie można było przyjmować okrętów, ponieważ albo zbyt blisko stały mury (wybrzeże południowo-zachodnie i zachodnie), albo leżały zbocza górskie (od północy). Dziś jest to rozległa płaska przestrzeń pokryta ogrodami i polami uprawnymi, w której widać kamienne bloki otaczające od północy basen portowy, i mocno zerodowany mur stanowiący południową granicę portu³.

² Kluczowe znaczenie mają: R. Pococke, *A Description of the East and some other Countries*, t. 1, cz. 1, London 1745; M.C.-F. Volney, *Voyages en Syrie et en Égypte pendant les années 1783, 1784 et 1785*, t. 2, Paris 1787; F.R. Chesney, *On the Bay of Antioch, and the Ruins of Seleucia Pieria*, „Journal of Royal Geographical Society of London” 1838, 8, s. 228–234; E. de Salle, *Pérégrinations en Orient ou voyage pittoresque, historique et politique en Égypte, Nubie, Syrie, Turquie, Grèce pendant les années 1837–38–39*, t. 1, Paris 1840; W. Allen, *The Ancient Harbour of Seleucia*, in Pieria, „Journal of Royal Geographical Society of London” 1853, 23, s. 157–163.

³ V. Chapot, *op. cit.*, s. 203; cf. także H. Pamir, *Recent Researches and New Discoveries in the Harbours of Seleucia Pieria*, „Byzas. Veröffentlichungen des Deutschen Archäologischen Instituts Istanbul” [Häfen und Haffenstädte im Sudlichen Mittelmeerraum von der Antike bis in byzantinische Zeit, red. S. Ladstätter, F. Pirson, T. Schmids, Istanbul] 2014, 19, s. 183 (wymia-ry), s. 184–186 i 191–192 (zdjęcia obszaru, w którym znajdował się port i jego ruiny).

Sztuczny kanał (północno-zachodni) łączący port wewnętrzny z zewnętrznym miał lekko wygięty kształt i długość, według różnych szacunków od ok. 450 do nawet 800 m przy szerokości dochodzącej do 90 m (średnio 60 m)⁴. Dziś nie widać już żadnych jego pozostałości.

Dokładna lokalizacja portu zewnętrznego jest możliwa dzięki zachowanym do dziś dwóm pirsom (falochronom): południowemu i północnemu. Zostały one gruntownie opisane w literaturze (zaczynając od opisów podróżnika Richarda Pococke'a z 1745 r. do naukowego opracowania Hatice Pamir z 2014 r.⁵). Odległość między nimi wynosiła według różnych obliczeń od 130–140 m (Chapot) do ok. 180 m (Allen i Pamir). Chapot uważał, że wejście do portu od strony morza miało umożliwić niewielkiej flocie bezpieczny postój w trakcie dobrej pogody, nie mogło zatem otwierać zbyt szerokiego korytarza dla wiatrów wiejących od strony morza. Zdaniem Chesneya wejście do portu było na tyle szerokie, że – z jednej strony – mieściły się w nim rzymskie galery, z drugiej zaś na tyle wąskie, by zabezpieczać port przed atakiem od strony morza⁶. Według najnowszych ustaleń falochron południowy miał długość ok. 123 m (w starszej literaturze podawano mniejsze wartości – od 50 do 100 m), a północny ok. 80–90 m. Oba falochrony nie stanowiły linii prostej, ale biegły pod różnym kątem na różnych odcinkach, co miało zapewnić odpowiednią ich skuteczność względem przybrzeżnych prądów i fal. Powierzchnia portu zewnętrznego wynosiła (według Allena) od 6 do 8 akrów (ok. 2,4–3,2 ha), nie ma jednak badań późniejszych, w tym dokładnych obliczeń współczesnych. Wymiary pirsów oraz szacunkowa powierzchnia tego basenu pozwalają przypuszczać, że port zewnętrzny był wystarczająco duży, by okręty mogły z niego regularnie korzystać latem, podczas dobrej pogody, albo nawet szukać tymczasowego schronienia podczas złej pogody bez względu na porę roku. Wiadomo, że tak właśnie było w nieodległym

⁴ W. Allen, *op. cit.*, s. 157: dł. 1500 stóp (ok. 400 m); V. Chapot, *op. cit.*, s. 207: dł. 800 m; H. Pamir, *Recent*, s. 186: średnia szer. 60 m, dł. 457 m.

⁵ R. Pococke, *op. cit.*, t. 2/1, s. 183; F.R. Chesney, *op. cit.*, s. 230–231; E. De Salle, *Pérégri-nation*, t. 1, s. 165–166; W. Allen, *op. cit.*, s. 157–158; V. Chapot, *op. cit.*, s. 203–212; E. Honig-mann, *Seleukeia Pieria*, w: *Paulys Realencyclopädie der classischen Altertumswissenschaft*, red. W. Kroll, K. Witte, seria 2, t. 1, cz. 3, Stuttgart 1921, kol. 1198–1199; H. Seyrig, *Antiquité sy-rienne*, „Syria. Revue de l'art orientale et d'archéologie”, 1970, s. 303–305; D. Van Berchem, *op. cit.*, s. 51–53; H. Pamir, *Recent*, s. 192–194 (również zdjęcia ruin falochronów).

⁶ F.R. Chesney, *op. cit.* Francis Rawdon Chesney był doświadczonym oficerem angielskiej marynarki wojennej zatem jego osobiste obserwacje nt. warunków w Seleucji uznaje za wiarygodne, cf. *Dictionary of National Biographies*, t. 10, red. L. Stephen, New York–London 1887, s. 195–198.

Sydonie, w którym kompleks portowy (basen wewnętrzny połączony kanałem z basenem zewnętrznym) wyglądał tak samo jak w Seleucji⁷.

Warunki naturalne i tzw. tunel Wespazjana

Utrzymanie stałej funkcjonalności kompleksu portowego w Seleucji było jednak dużym wyzwaniem ze względu na niesprzyjające warunki naturalne. Seleucja leżała na zboczach i u podnóża góry Koryfeusza (gr. Coryphaios, tur. Kızıl Dağ), a port znajdował się w tzw. dolnym mieście, ponad 300 m poniżej akropolu – „wyrobany został w skale”, jak napisał retor Libaniusz, podkreślając wysiłek i umiejętności inżynierskie twórców tego przedsięwzięcia⁸. Z gór wpadały do morza strumienie, potoki i nawet większe rzeki (do dziś dobrze widoczna jest Değirmendere, inaczej Kapisuyu, uchodząca do morza w miejscu starożytnego portu), niosąc aluwium oraz zamulając dno w porcie i na wybrzeżu. Problem ten próbowano rozwiązać, drążąc w skałach (w latach 73–79 n.e.) powyżej portu kanał (zwany obecnie tunelem Wespazjana), który zbierał wodę z górskich rzek i odprowadzał ją do morza na północ od portu. Była to duża inwestycja – miała kształt półotwartej transzei, po części biegła całkowicie pod ziemią, osiągając długość 1300 m i głębokość 50 m – w której jeszcze później, za panowania Antonina Piusa (138–161 n.e.) przeprowadzono bliżej nam nieznane prace⁹.

⁷ Achilles Tatius, I, 1 (wyd. *Opowieść o Leukippie i Klejtofoncie*, tłum., wstęp i kom. R. Zawadzki, Częstochowa 2002): „Port [w Sydonie – P.F.] złożony z dwóch części rozpościera się w zatoce, która łagodnym pierścieniem wrzyna się w morze. Po jej prawej stronie znajduje się wydrążenie. Przekopano tamtędy kanał, do którego wpływa woda. Dzięki temu utworzono jeszcze jeden port, leżący za tym pierwszym, bezpośrednio umiejscowionym w zatoce. Zimą okręty handlowe cumują na tym zacisznym nadbrzeżu, podczas gdy latem wpływają do zewnętrznej przystani”.

⁸ Libaniusz, *Or.* XI, 263. Korzystam z trzech wydań: Libanios, *Wybór mów*, tłum. i oprac. L. Małunowiczówna, Wrocław 2006 [dalej: Libanios, *Wybór mów*]; Libanios, *Discours. Tome III. Discours XI. Antiochicos*, oprac. i tłum. M. Casevitz, O. Lagacherie, kom. C. Saliou, Paris 2016 [dalej: *Libanios, Discours XI*] oraz *Libanius' Oration in Praise of Antioch (Oration XI)*, tłum. G. Downey, „Proceedings of the American Philosophical Society” 1959, 103, 5, s. 652–686 [dalej: Libanius, *In Praise of Antioch*].

⁹ L. Jalabert, R. Mouterde, *Inscriptions grecques et latines de la Syrie*, t. 3, cz. 2, Paris 1953, inskrypcje nr 1131–1140 (dla Antonina Piusa: nr 1135 i 1136); D. Van Berchem, *op. cit.*, s. 53–61; opis tunelu, cf. także F.R. Chesney, *op. cit.*, s. 228–234; W. Allen, *op. cit.*, s. 157–163; V. Chapot, *op. cit.*, s. 205–213.

PRACE INŻYNIERYJNE ZA RZĄDÓW DIOKLECJANA

Z „Mowy na cześć Antiochii” (datowana na rok 356 r. n.e.) oraz „Mowy do cesarza Teodozjusza. Na pojednanie” (387 r. n.e.) Libaniasza wiadomo, że oddział liczący 500 żołnierzy pracował przy pogłębianiu wejścia do portu (τῷ λιμένι τὸν εἰσπλουν ἀπεργαζόμενος βαθύν¹⁰ oraz βαθὺ ποιεῖν τῷ λιμένι τὸ στόμα¹¹). Owi żołnierze podnieśli bunt i wynieśli do władzy cesarskiej swego dowódcę, niejakiego Eugeniusza, cieszącego się poważaniem z powodu prac w porcie (περὶ τὸν ὄρμον πόνῳ κεκοσμημένος¹²), po czym ruszyli na Antiochię.

Te trzy urywki (jedyne źródła odnoszące się do prac w porcie w czasach Dioklecjana) znajdują się na marginesie zasadniczego wątku, jakim jest uzurpacja Eugeniusza, datowana orientacyjnie na 303 r. n.e.¹³ Libaniasza bardziej interesował przebieg tej rewolty oraz jej konsekwencje (walki uliczne Antiochii, nieudana próba zajęcia przez rebeliantów pałacu cesarskiego), dlatego działalność inżynierska oddziału Eugeniusza przedstawiona jest mgliście. Przede wszystkim rozpatrzenia wymaga lokalizacja miejsca, które pogłębiali żołnierze – gdyby pracowali w tzw. tunelu Wespazjana, czyli w tym samym miejscu, w którym wcześniej, za Antonina Piusa, przeprowadzano już jakieś prace inżynierskie, to można by sądzić, że tunel wymagał stałych, cyklicznych udrożeń i w gruncie rzeczy nie rozwiązywał problemu zamulania dna w samym porcie.

W dotychczasowych analizach odwoływano się przede wszystkim do argumentów topograficznych i archeologicznych. Victor Chapot uznał, na podstawie własnych obserwacji topograficznych, że fraza τῷ λιμένι τὸ στόμα oznacza dokładnie to miejsce, w którym kanał biegnący z portu wewnętrznego wpadał do portu zewnętrznego. Kanał opadał pod lekkim nachyleniem, co oznaczało, zdaniem francuskiego badacza, że osady niesione przez wodę gromadziły się u jego ujścia do morza (czyli do tzw.

¹⁰ Libaniasz, *Or.* XI, 159: „pogłębiając wjazd do portu” (Libanios, *Wybór mów*, s. 50); „à draguer l'accès au port” (Libanios, *Discours XI*, s. 42); „deepning the entrance to the harbour” (Libanios, *In Praise of Antioch*, s. 669).

¹¹ Libaniasz, *Or.* XX, 18: „deepning the harbour mouth” (wyd. Libanios, *Selected Works. Vol. II. Selected Orations*, tłum., wstęp, kom. A.F. Norman, London 1977 [dalej: Libanios, *Selected Works*], s. 323).

¹² Libaniasz, *Or.*, XI, 159: „ponieważ wslawił się pracami nad przystanią” (tłum. Libanios, *Wybór mów*, s. 50); „because of his labour about the port” (Libanios, *In Praise of Antioch*, s. 669); „et autant auréolé de la peine qu'il a avait prise pour l'aménagement portuaire” (Libanios, *Discours XI*, s. 42).

¹³ P. Petit, *Libanios et la vie municipale à Antioche au IV siècle après J.-C.*, Paris 1955, s. 222; G. Downey, *A History of Antioch in Syria from Seleucus to the Arab Conquest*, Princeton 1961, s. 330.

portu zewnętrznego)¹⁴. Z kolei według niedawnych ustaleń archeologicznych H. Pamir tuż za („just outside”) murami, które od południa otaczały tzw. port wewnętrzny, znajduje się warstwa osadowa („sedimenatry deposit”, „sedimenatry bulk”) wysokości 6 metrów, zawierająca piach oraz fragmenty marmurowych i ceramicznych artefaktów, powstała w efekcie oczyszczania dna prowadzonego w miejscu wejścia do portu wewnętrznego („the harbour entrance”) ok. roku 303 n.e.¹⁵ Ponieważ do tego portu prowadziło tylko jedno wejście – kanałem łączącym z portem zewnętrznym – to, jeśli dobrze interpretuję wywód autorki, chodzi jej o miejsce, w którym kanał ów łączył się z portem wewnętrznym. Oznacza to, że jej zdaniem prace inżynieryjne prowadzono w innym miejscu, niż sądził Chapot (tj. na drugim końcu tego samego kanału). Pamir nie przedstawia jednak argumentów archeologicznych pozwalających datować warstwę osadową na czasy Dioklecjana; otwartym pozostaje pytanie, czy odnaleziono tam jakiegokolwiek przedmioty datowane na początek IV w. n.e.¹⁶. Wydaje mi się, że autorka skojarzyła tylko miejsce odnalezienia warstwy osadowej z przekazem Libaniasza o pracach w porcie datowanych tradycyjnie na mniej więcej 303 r. i związanych z tzw. uzurpacją Eugeniusza, o której zresztą pisze z błędami faktograficznymi¹⁷.

Odpowiedź na pytanie o lokalizację pogłębianego miejsca wymaga też właściwego zrozumienia słów używanych przez Libaniasza na określenie portu lub jego poszczególnych części. W cytowanych wyżej fragmentach występują słowa, które według słownika mają następujące znaczenia:

1. ó λιμήν – przystań, port, także – schronienie¹⁸;
2. ó ὄρμος – naszyjnik, łańcuch, lina kotwiczna, reda lub kotwicowisko, w szczególności wewnętrzna część basenu portowego lub przystani, w której cumują statki; również – schronienie¹⁹;

¹⁴ V. Chapot, *op. cit.*, s. 210, n. 3. Cf. E. Honigmann, *op. cit.*, col. 1191: „die Einfahrt [...] des Hafens”.

¹⁵ H. Pamir, *Recent*, s. 190.

¹⁶ Cf. C. Saliou, *Notes complémentaires*, w: Libanios, *Discours*, s. 192.

¹⁷ Cf. H. Pamir, *Recent*, s. 196, gdzie czytamy, że zbuntowani żołnierze, pracujący wcześniej przy pogłębianiu portu, próbowali zabijać mieszkańców Seleucji, ale zostali ukarani przez cesarza. Z opisu Libaniasza (Mowa XI, 160 i 161) wynika natomiast, że po uzurpacji w Seleucji rebelianci spustoszyli okoliczne wsie, a następnie wdali się w walki uliczne z mieszkańcami Antiochii, gdy zaś próbowali opanować pałac cesarski, zostali przez nich pokonani.

¹⁸ *A Greek-English Lexicon*, oprac. H.G. Liddell, R. Scott, rew. H.S. Jones, R. McKenzie, with revised supplement, Oxford 1996, s. 1050 (s.v. λιμήν).

¹⁹ *Ibidem*, s. 1253–1254 (s.v. ὄρμος).

3. ὁ εἴσπλοος – wejście do portu²⁰;

τό στόμα – usta, ujście lub wejście, także ujście kanału albo zatoki morskiej²¹. Według normy słownikowej λιμήν wygląda zatem na pojęcie najszerze, oznaczające port w ogóle, natomiast ὄρμος może występować zarówno w znaczeniu węższym, odnoszącym się do jednego konkretnego miejsca w porcie, jak i w szerszym, oznaczającym w zasadzie to samo co λιμήν. Oznacza to, że Libaniusz, mimo bliskiego pokrewieństwa znaczeń obu tych słów, nie musiał używać ich synonimicznie. Z kolei στόμα może oznaczać (przez analogię do pierwszego anatomicznego znaczenia tego słowa) miejsce, w którym port otwiera się na morze, εἴσπλοος natomiast jednoznacznie odnosi się do miejsca, w którym statki wpływają do portu (nie może to zatem być nabrzeże, z dokami, magazynami itp.), co w gruncie rzeczy znaczy to samo, co w przypadku στόμα. Możemy zatem przyjąć, że Libaniusz używał obu tych słów – στόμα i εἴσπλοος – synonimicznie, przynajmniej w tych fragmentach, które odnoszą się do portu w Seleucji.

To z kolei oznacza, że należy zastanowić się, w jakim sensie Libaniusz używał słowa najbardziej wieloznacznego, czyli ὄρμος, które rzadko, bo rzadko, ale jednak najczęściej pojawia się w jego listach. W liście napisanym do nauczyciela prawa w Bejrucie, Domninos, Libaniusz twierdzi, że jednemu ze studentów wskazał właściwą przystań (τὸν ὄρμον), jaką miała być właśnie szkoła Domninos²². W innym liście, wysłanym do senatora konstantynopolitańskiego, Datianusa, porównuje piękne domy do naszyjników (πολλαῖς μὲν οἰκίαις ὥσπερ ὄρμοις)²³. W jednym z listów (z 355 r.) do Anatoliusza, namiestnika Syrii Coele lub komesa Wschodu, czytamy, że Libaniusz oraz jego bliżej nieokreśleni towarzysze, przyjechali do Seleucji nie dlatego, że przyciągnął ich do tego miasta port albo to, co uczyniło miasto większym (ἡμεῖς... ἐθέομεν οὐ λιμένος ἡμᾶς ἔλκοντος οὐδ' οἷς φασιν ἠὲ ξῆσθαι τὴν πόλιν)²⁴, ale obecność tamże Anatoliusza. W liście do wpływowego, choć bliżej nieznanego człowieka, Asyncritusa, i w ogóle nieznanego Helladiusa, Libaniusz prosi o to, by jego krewnej, osobie dziś anonimowej, zapewnić bezpieczną przystań albo inaczej – schronienie (Δέξασθε τὴν ἐμὴν συγγενὴ δεομένην ὄρμου καὶ περὶ πολλοῦ ποιῆσθε καὶ σώζεστε)²⁵. W innym jeszcze liście, skierowanym do

²⁰ *Ibidem*, s. 497 (s.v. εἴσπλοος).

²¹ *Ibidem*, s. 1649 (s.v. στόμα).

²² Libaniusz, *Ep.* 533, 2 (wyd. *Libanii Opera Omnia*, rec. R. Foerster, vol. X, *Epistulae* 1–839; vol. XI, *Epistulae* 840–1544, Leipzig 1921–1922).

²³ Libaniusz, *Ep.* 114, 3.

²⁴ Libaniusz, *Ep.* 311, 1.

²⁵ Libaniusz, *Ep.* 1088.

Salustiusa Saturninusa, prefekta Wschodu, adresata tego listu Libaniusz nazywa ojcem dla miast szukających schronienia, jak statki w porcie (νῆες εἰς ὄρμον)²⁶. Widać zatem, że w listach ὄρμος może oznaczać port lub przystań, zarówno w sensie metaforycznym, jak i rzeczywistym, ale nie występuje, przynajmniej nie wskazuje na to kontekst, w sensie węższym i bardziej technicznym: redy lub kotwicowiska.

W takim samym, ogólnym znaczeniu – portu – ὄρμος występuje w jednym z ćwiczeń retorycznych (*progymnasmata*), w którym Libaniusz porównuje żeglarstwo i rolnictwo²⁷. Jednak szczególną uwagę trzeba zwrócić na ćwiczenie retoryczne zatytułowane „Port”²⁸ (λιμῆνος) – które w całości retor poświęcił opisowi portu, być może wyimaginowanego, być może istniejącego w rzeczywistości (w takim przypadku trudno jednak powiedzieć którego). Czytamy tu, że niektóre okręty zakotwiczone były wewnątrz, inne zaś zwalniane były z kotwicy (ἔπειτα νῆες αἱ μὲν ἔνδον εἰσὶν ὀρμιζόμεναι, αἱ δὲ τὸν ὄρμον ἐκλείπουσι). Tekst nie jest dość precyzyjny, by wyciągnąć ostateczne i niepodlegające dyskusji konkluzje, ale wydaje mi się dostatecznie jasny, by uznać hipotetycznie, że ὄρμος oznacza w cytowanym fragmencie miejsce wewnątrz portu, w którym statki stoją na kotwicy²⁹. Z kolei słowo λιμὴν – wprost przeciwnie. W tym samym utworze Libaniusz użył go parę razy, zawsze w kontekście oznaczającym, ogólnie mówiąc, port³⁰. Różnica jest ważna, bo pojawia się w tekście, w którym oba słowa występują jednocześnie, co z kolei oznacza, że Libaniusz mógł używać ὄρμος w innym sensie (kotwicowiska, redy) aniżeli λιμὴν.

Zwróćmy teraz uwagę, że obu tych słów Libaniusz użył także w Mowie XI (159), cytowanej wyżej (przyp. 12). W przekładach na język polski oraz angielski uznano, że oba słowa oznaczają to samo, czyli port, ale w przekładzie francuskim ὄρμος przełożono jako „urządzenia portowe”, zatem w sensie węższym, odnoszącym się do jakichś miejsc w porcie. Myślę, że można przypuszczać, przez analogię do tekstu „Port”, że także w Mowie XI (159) ὄρμος nie oznacza portu w ogóle, ale ma węższe znaczenie – moim zdaniem może tu chodzić o redę.

Argumentem przemawiającym za takim węższym rozumieniem jest fakt, iż Libaniusz dwukrotnie twierdzi (w cytowanej wyżej Mowie: XI, 159 i XX, 18), że prace prowadzono przy wejściu do portu (co wynika

²⁶ Libaniusz, *Ep.* 1429, 2.

²⁷ Libaniusz, *Prog.* X, ekfaza 4, paragraf 13 (wyd. *Progymnasmata. Greckie ćwiczenia retoryczne i ich modelowe opracowanie*, oprac. tłum., kom. H. Podbielski, Lublin 2013, s. 479).

²⁸ Istnieją jednak wątpliwości co do autorstwa tego traktatu, cf. *Progymnasmata*, s. 520.

²⁹ Libaniusz, *Prog.* XII, ekfaza 8, paragraf 4 (s. 530).

³⁰ Libaniusz, *Prog.* XII, ekfaza 8, paragraf 2 i 5 (s. 530).

wprost z użycia słów στόμα i εἰσπλοος we wskazanych fragmentach). W Seleucji Pierii wejście do portu może oznaczać albo (opcja pierwsza) wejście do tzw. portu zewnętrznego od strony pełnego morza, albo (opcja druga) wejście do tzw. portu wewnętrznego. W pierwszym przypadku okręty stały na kotwicy między dwoma pirsami albo w pewnym oddaleniu od linii brzegowej, albo bliżej brzegu (tak czy inaczej, wewnątrz portu – na redzie, w dzisiejszym rozumieniu tego terminu) oraz kanału, który prowadził do portu wewnętrznego. Wszystko, co wiemy nt. hydrologii wybrzeża Lewantu (silny prąd powierzchniowy od południa, niosący aluwium od ujścia Orontesu na wysokość Seleucji, a także osad powstały w tej części wybrzeża, naniesiony przez górskie potoki³¹), pozwala przypuszczać, że to właśnie to miejsce – wejście do kanału prowadzącego z portu zewnętrznego do wewnętrznego – pogłębiali żołnierze wspomniani przez Libaniasza. Jako pierwszy taką możliwość wskazał Chapot. Mniej prawdopodobne, że chodzi tu o pogłębianie miejsca wskazanego przez Pamir (ujście kanału do portu wewnętrznego), ponieważ, nie da się tego pogodzić z Libaniaszowym rozumieniem słowa ὄρεμος jako kotwicowiska – w porcie wewnętrznym na redę po prostu nie było miejsca.

PRACE INŻYNIERYJNE ZA KONSTANCJUSZA II

W przeciwieństwie do robót z czasów Dioklecjana te z epoki Konstancjusza II zostały wspomniane w kilku różnych źródłach rozrzuconych między IV a XI w. Najwcześniejsze pochodzą z „Mowy na cześć Antiochii” (ok. 356 r.) Libaniasza, gdzie czytamy, że port (πρὸς τὴν τοῦ <λιμένος> μνήμην) został przekształcony przez władcę (τοῦτων κηδόμενος ὁ κρατῶν μετερρῶθμισεν) oraz że wycięto go w Seleucji w skałach (τέτμηται δὲ ὑπὲρ τῆς ἡμετέρας τοσοῦτω χρυσῷ λιμὴν ἐκ πέτρας γενόμενος) za cenę dużej ilości złota³². W anonimowym „Przed-

³¹ K. Łomniewski, *Prądy morskie i pływy*, w: *Morze Śródziemne*, red. K. Łomniewski, Warszawa 1974, s. 135–136; A. Hecht, N. Pinardi, A.R. Robinson, *Currents, Water Masses, Eddies and Jets in the Mediterranean Levantine Basin*, „Journal of Physical Oceanography” 1988, 18, s. 1320–1353; E. Özsoy, A. Hecht, Ü. Ünlüata, *Circulation and Hydrography of the Levantine Basin. Results of POEM coordinated experiments 1985–1986*, „Progress in Oceanography” 1989, 22, s. 129–131.

³² Libaniasz, *Or.* XI, 263: „został on [port – P.F.] przekształcony przez władcę, nie troszczącego się o mieszkańców, do których pozornie on należy; mianowicie założony jest w Seleukii, ale dla naszej krainy, a wyrąbany został w skale za cenę takiej” (Libanios, *Wybór mów*, s. 79); „When he saw that this did not rank among those to which it rightfully belonged, the ruler was troubled and changed its form and there was cut out in Seleucia, but for the benefit of our city, a harbour hewn from the rock at a cost of as much gold”

stawieniu całego świata i jego ludów" (z ok. 359–361 r. n.e.) znajduje się informacja o tym, że Konstancjusz, kierując się potrzebami Antiochii oraz wojskowymi, podzielił wielką górę i wprowadził morze (montem maximum secavit et introduxit Mare), tworząc w ten sposób duży i dobry port, w którym statki wraz z ich ładunkiem były bezpieczne (portum fecit magnum et bonum, ubi venientes naves salvarentur)³³. W „Kronice” Hieronima ze Strydonu (ok. 380 r. n.e.) czytamy, że w dziewiątym roku rządów cesarza Konstancjusza (zatem w 346 r. n.e.) w Seleucji ukończono budowę portu nakładem dużych kosztów poniesionych na rzecz państwa (magnis rei publicae expensis in Seleucia Syriae portus effectus)³⁴. W tzw. Kronice 724 roku (datowanej orientacyjnie na VIII w.) nieznany autor powtórzył po części już znane słowa, że Konstancjusz wybudował port w Seleucji Izauryjskiej (to błąd, oczywiście), przecinając wielką górę i budując miasto (Constantius portum Seleucia in Isauria fecit, resecto monte magno; et urbem aedificavit)³⁵. W dwu najpóźniejszych bizantyńskich źródłach, tj. w „Chronografii” Teofanesa Wyznawcy (IX w.) oraz w „Zwięzłej historii” Jana Kedrenosa (XI w.), jest dokładnie taka sama wzmianka: w dziesiątym roku rządów Konstancjusza (zatem w 347 r.) cesarz wybudował port w Seleucji w Syrii, wcinając się głęboko wewnątrz góry i odbudowując miasto (Κωνσταντίος τὸν ἐν Σελευκείᾳ τῆς Συρίας λιμένα πεποίηκεν ὄρος ἐπὶ πολὺ διατεμών, καὶ τὴν πόλιν ἀνωκοδόμησεν)³⁶.

(Libanius, *In Praise of Antioch*, s. 680); „Ce port, le souverain ne l’a pas transformé en souciant de l’opinion, mais il a fait tailler à Seleucie, il a fait tailler pour le bien de notre cite, un port gagné sur le roc...” (Libanios, *Discours XI*, s. 71).

³³ *Expositio*, VI: „Władca świata, Konstancjusz, widząc, że byłoby tu użyteczne zarówno dla Antiochii, jak i jego armii, podzielił wielką górę, wprowadził tam wody morskie i wybudował wspinały duży port, gdzie przebywające okręty mogły być chronione, podobnie jak ich ładunek z obciążeniami publicznymi” (wyd. Anonim, *Przedstawienie całego świata i jego ludów*, tłum., wstęp i kom. M. Wojcieszak, „Vox Patrum” 2018, 69, s. 826); cf. „Constantius, the ruler of the earth, seeing that it would be useful to both Antioch and his army, divided a great mountains, let in the sea and made a fine, big harbor where incoming ships might be sheltered and their cargos of public wares not be lost” (wyd. E.J. Woodman, *The Expositio totius mundi et gentium: its geography and its language*, Ohio 1964 [nieopublikowana praca mgr], s. 31).

³⁴ Hieronim, *Kronika*, s. 236g (wyd. Eusebius Werke. Band VII. Die Chronik des Hieronymus, red. R. Helm, Berlin 1956).

³⁵ *Kronika 724*, 102, 13–14 (wyd. *Chronicon miscellaneum ad annum domini 724 pertinens*, red. E.-W. Brooks, interpret. I.-B. Chabot, Parisiis 1904).

³⁶ Teofanes, AM 5838 (wyd. *Theophanis Chronographia*, rec. C. de Boor, t. 1, Lipsiae 1883 (cetera: Theophanes, s. 38; cf. także *The Chronicle of Theophanes Confessor. Byzantine and Near Eastern History AD 284–813*, tłum., wstęp C. Mango, R. Scott, assist. G. Greatrex, Oxford

Nie ma zatem wątpliwości, że wspomniane prace inżynieryjne prowadzono za Konstancjusza II – poza „Mową na cześć Antiochii” wszystkie źródła mówią o tym wprost. Natomiast w „Mowie na cześć Antiochii” władca – budowniczy portu – pozostaje anonimowy, ale z racji tego, iż cytowany fragment znajduje się w tej części utworu (paragrafy 131–268), która dotyczy teraźniejszości, a nie historii, a także ze względu na fakt, iż mowa powstała za rządów Konstancjusza II, cesarza zlecającego prace budowlane na szeroką skalę, w różnych częściach imperium³⁷, to nie ma także wątpliwości, że chodzi o tego władcę³⁸.

Większym problemem pozostaje odpowiedź na pytanie, na czym polegały prace prowadzone za Konstancjusza II. Według Chapota nie przecinano wówczas skał na powierzchni (ponieważ „il y eût trop de travail pour l'avantage à obtenir”, co brzmi dość arbitralnie), ale pogłębiano dno w porcie wewnętrznym tak, by znalazło się dokładnie na poziomie morza. Gdy cel osiągnięto, skierowano do basenu wewnętrznego wodę morską, przekształcając go *de facto* w port pełnomorski. Choć więc nie wybudowano wówczas portu od podstaw, to skala i znaczenie przedsięwzięcia były największe od czasu założenia miasta³⁹. Z jednej strony taka koncepcja wydaje się uzasadniona – wyrównanie poziomu dna w porcie, leżącego u podnóża góry, zatem nieco powyżej poziomu morza, miało ułatwić wpłynięcie do tegoż portu statkom. Z drugiej strony we wszystkich źródłach mówi się (za pomocą czasowników τέμνω, διατέμνω, secudo, resecare) o przecinaniu (czyli dzieleniu na części), nie zaś o pogłębianiu. Widzieliśmy już, że gdy Libaniusz (Mowy: XI, 159 i XX, 18) chciał napisać o pogłębianiu, dwukrotnie używał zwrotu z przymiotnikiem βαθύς. Również w angielskim przekładzie „Chronografii” Teofanesa, gdzie czytamy „cutting deep into a mountain”, mowa jest o przecinaniu góry, nie zaś pogłębianiu dna (i nawet „deep”, wzięte z „ἐπὶ πολὺ”, oznaczającego „z wielkim impetem”, „znacznie”, „bardzo”, jest tu pewną dowolnością przekładu)⁴⁰.

Odmienną koncepcję przedstawił Ernst Honigmann, który uznał, w obszernym artykule z 1921 r., że ὄρος... διατεμὼν oznacza w „Chronografii” Teofanesa przekucie nowego wejścia (w miejsce starszego

1997, s. 63: „In this year Constantius built the harbour at Seleukeia in Syria by cutting deep into a mountain, and rebuilt the city”). Cf także Jerzy Kedrenos, s. 523, 13–14 (wyd. Georgius Cedrenus, *Compendium Historiarum*, t. 2, wyd. I. Bekker, Bonnae 1839).

³⁷ N. Henck, *Constantius ho Philoktistes?*, „Dumbarton Oaks Papers” 2001, 55, s. 279–304 (nt. Seleucji, 294–295).

³⁸ Cf. C. Saliou, *op. cit.*, s. 191–192.

³⁹ V. Chapot, *op. cit.*, s. 210–211.

⁴⁰ *The Chronicle*, s. 63.

– zamulonego) do portu wewnętrznego, w północno-zachodnich obrzeżach miasta. Honigmann uważał, że wybudowano wówczas nowy kanał prowadzący od morza do portu wewnętrznego, co spowodowało konieczność przesunięcia portu zewnętrznego w miejsce nowej inwestycji, czyli faktycznie pod same góry, co z kolei pociągnęło za sobą konieczność kucia w skałach. Skala całego przedsięwzięcia – nowy port i nowy kanał – tłumaczy, dlaczego zabrało ono prawie pół wieku (jeśli przyjąć, że prace zaczęły się za Dioklecjana i zakończyły w 346 r. n.e.) oraz wymagało dużych środków ze strony samego cesarza⁴¹. Tezę E. Honigmanna rozwinął Karl Lehmann-Hartleben w monografii poświęconej starożytnym portom Morza Śródziemnego. Sądził on, opierając się na tej samej podstawie źródłowej co Honigmann, że dopiero w późnym antyku – za Dioklecjana, kiedy rozpoczęto prace w porcie, oraz za Konstantyna (to błąd, wiemy już, że za Konstancjusza II) – powstał kompleks portowy składający się z dwóch basenów oraz nowego kanału biegnącego między nimi, przypominający układ w Lechaion, w Zatoce Koryńskiej (z dwoma zewnętrznymi nabrzeżami, otoczonymi przez mola, połączonymi wąskim kanałem z nabrzeżem wewnętrznym⁴²). Port w Lechaion nabrał takiego kształtu w czasach cesarstwa rzymskiego, co dla autora jest kolejnym argumentem, by także konstrukcje z Seleucji Pierii datować dopiero na czasy rzymskie⁴³.

Przy tej dyskusji trzeba przywołać raz jeszcze list Libaniasza do Anatoliusza (*Ep.* 311), w którym port w Seleucji występuje jako miejsce szczególnie ważne, jedno z takich, które decydują o splendorze całego miasta. Kontekst sugeruje, że nie chodzi tu jedynie o rolę komunikacyjną, przyciągającą do Seleucji podróżnych, ale raczej o wyjątkowość całego miejsca – może właśnie związaną z imponującymi rozmiarami i strukturą tego portu. Przypomnę, że list datujemy na rok 355, natomiast Hieronim, w przywoływanym wyżej fragmencie pisał o ukończeniu portu w 346 r. Czy działający od kilku lat, gruntownie przebudowany i powiększony port mógł być magnesem przyciągającym grupę znajomych Libaniasza, którzy nową konstrukcję zamierzali obejrzeć (tak jak obecnie oglądamy nowo otwarte kanały, tunele, mosty itd.)? Jeśli przyjąć taką interpretację za właściwą, teza Honigmanna i Lehmann-Hartlebena zyskuje dodatkową argumentację, jak dotąd nieodkrytą (obaj niemieccy uczeni listu 331

⁴¹ E. Honigmann, *op. cit.*, kol. 1092.

⁴² Cf. także R. Stroud, *The Princeton encyclopedia of Classical sites*, red. R. Stillwell et al., Princeton 1976 [s.v. Lechaion, Corinthia, Greece]: www.perseus.tufts.edu [dostęp: 20.01.2025].

⁴³ K. Lehmann-Hartleben, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeers. Beiträge zur Geschichte des Städtebaues im Altertum*, Leipzig 1923, s. 214–216.

nie brali pod uwagę). Co ciekawe, wpływ koncepcji Honigmanna widać także w wielkiej syntezie dziejów Antiochii pióra Glanville'a Downeya, który konsekwentnie powtarza zwroty: „new port” lub „new harbour”⁴⁴, nie rozstrzygając przy tym, gdzie dokładnie owe porty miały powstać.

Z kolei Van Berchem w artykule z 1985 r., skoncentrowanym na znaczeniu portu podczas wojen Rzymian z Partami, zdystansował się od koncepcji „nowego” portu, zauważając, że konwencja literacka późnych źródeł rzymskich traktowała naprawę starej infrastruktury jako budowę nowej. Przekreślił tym samym wiarygodność wszystkich przytaczanych wyżej źródeł, choć nie dokonał analizy żadnego z nich, co wygląda na nazbyt arbitralne rozwiązanie. Zauważył także, że port zewnętrzny, ze względu na wyjątkowo destruktywną siłę morza w tym miejscu wybrzeża, musiał być wielokrotnie rekonstruowany (ten argument jest rzeczywiście wiarygodny), ale kiedy dokładnie, tego nie rozstrzygnął⁴⁵.

W 2005 r. Pamir opublikowała artykuł oparty na nowych badaniach archeologicznych (z lat 1995–2002), w którym stwierdziła, że w roku 346 n.e. wybudowano port zewnętrzny. Powołała się przy tym na mowę II Libaniasza – która jednak nie zawiera żadnych informacji nt. tego portu – oraz na monografię Downeya, którego poglądy przedstawiłem wyżej⁴⁶; nie podała przy tym dowodów archeologicznych (później powtórzyła tezę o budowie portu zewnętrznego w 346 r. n.e., z tą samą błędną podstawą źródłową⁴⁷).

W detalicznym komentarzu do najnowszego (z 2016 r.) wydania „Mowy na cześć Antiochii” Catehrine Saliou zaznacza, że wśród wielu źródeł, które mówią o porcie w czasach Konstancjusza, jest także panegiryk na cześć tego cesarza napisany przez jego następcę, Juliana⁴⁸. Rzeczywiście, w tekście mowa jest o tym, iż Konstancjusz podarował Antiochii bezpieczne porty (ἐπιθέδωκε διὰ λιμένας εὐόρους), ponieważ wcześniej żeglugę na wysokości tego miasta uważano za niebezpieczną (τέως δὲ οὐδὲ παραπλεῖν ἀσφαλὲς οὐδὲ ἀκίνδυνον ἐδόκε) – przybrzeżne wody obfitowały bowiem we wzniesienia i skały (οὕτως ἤν πάντα σκοπέλων τινῶν καὶ πετρῶν ὑφάλων ἀνάπλεα τῆς θαλάσσης)⁴⁹. W panegiry-

⁴⁴ G. Downey, *op. cit.*, s. 361.

⁴⁵ D. Van Berchem, *op. cit.*, s. 60, przyp. 43.

⁴⁶ H. Pamir, *The Orontes Delta Survey, w: The Amuq Valley Regional Projects*, t. 1, *Surveys in the Plain of Antioch and Orontes Delta, Turkey, 1995–2002*, red. K.S. Yener et al., Chicago 2005, s. 75.

⁴⁷ H. Pamir, *Recent*, s. 192, przyp. 29.

⁴⁸ C. Saliou, *op. cit.*, s. 192.

⁴⁹ Julian, *Panegyrik*, 40 (wyd. *The Works of Emperor Julian*, tłum. W.C. Wright, London–New York 1913: Heinemann [= *Loeb Classical Library*, 13]).

ku nie ma więc mowy o żadnych konkretnych czynnościach inżynieryjnych w porcie, jak w wyżej omówionych źródłach, ale są sformułowania niejednoznaczne w interpretacji – frazę o podarowaniu bezpiecznych portów można różnie rozumieć (albo jako budowę nowego, albo przebudowę starego portu). Saliou napisała, że trudno przyjąć, by port zewnętrzny w ogóle nie istniał w epoce hellenistycznej i za wczesnego cesarstwa oraz że źródła nie mówią o pracach nad samym morzem, ale o przecięciach masywu górskiego. Jej zdaniem, w oparciu o wszystkie dostępne wyżej źródła, za Konstancjusza II powiększono basen wewnętrzny albo dokonano korekty kanału biegnącego do morza, albo nawet – jednocześnie – wybudowano nowy port zewnętrzny oraz prowadzący doń kanał⁵⁰.

Zastanawiając się nad sensem panegiryku, trzeba jeszcze wrócić do poglądów Chapota, który pisał, że za rządów Konstancjusza II wybrzeże syryjskie oczyszczono z podwodnych skał (Chapot nie łączy w żaden sposób panegiryku z pracami w porcie w Seleucji)⁵¹. Trzeba przyznać, że okoliczności historyczne wzmacniają takie przypuszczenie – Konstancjusz II przebywał w Syrii (z pewnymi przerwami) od 331 lub 333 do 351 r., zatem wystarczająco długo, by przeprowadzić jakieś zakrojone na szerską skalę prace inżynieryjne na wybrzeżu. Co więcej, konstytucja cesarzy Walentyniana (364–375) i Walensa (364–378), z 369 lub 370 r., adresowana do prefekta Wschodu, Auxoniusa, dowodzi tego, że prace inżynieryjne na wybrzeżu trwały także później. Prawo to mówi, że zwierzchnikiem floty miał być prefekt Wschodu, stan osobowy floty miał być uzupełniany ze wskazanych, konkretnych grup żołnierzy i rekrutów, a także „w przypadku pomocy w oczyszczaniu Orontesu i innych potrzeb” („[...] ad auxilium purgandi Orontis aliasque necessitates orientis comiti deputetur”)⁵² flota Seleucji podlegać miała namiestnikowi diecezji Wschodu. Cytowany fragment próbowano rozmaicie interpretować, nadając mu także sens ogólny (dbałość o rzekę) lub przenośny (oczyszczanie, rozumiane jako zabezpieczenie i ochrona przed piratami)⁵³, ten ostatni wydaje mi się jednak najmniej prawdopodobny, biorąc pod uwagę mnogość informacji źródłowych nt. prac inżynieryjnych w Seleucji Pierii i na wybrzeżu. W cytowanej wyżej konstytucji słowo „purgare” należy chyba rozumieć dosłownie, jako oczyszczanie, w tym przypadku – koryta rzeki z aluwium (zapewne w dolnym odcinku Orontesu, gdzieś między Antiochią

⁵⁰ C. Saliou, *op. cit.*, s. 191–192.

⁵¹ V. Chapot, *op. cit.*, s. 211, przyp. 4.

⁵² Kodeks Teodozjusza, X, 23, 1 (wyd. *Theodosiani Libri XVI cum Constitutionibus Sirmondianis et leges novellae ad theodosianum pertinentes*, t. 1–2, wyd. T. Mommsen, P. Meyer, Berolini 1954).

⁵³ J. Wiewiorowski, *op. cit.*, s. 757–768.

a ujściem do morza). Wszystko to może oznaczać, że za Konstancjusza II i Walensa władze rzymskie podejmowały różne działania inżynierskie udrożniające żeglugę wzdłuż wybrzeża syryjskiego. Może skutecznie skoro setki lat później kompetentny, jak już wcześniej wspominałem, w sprawach morskich Chesney odnotował, że wody przybrzeżne na wysokości Antiochii wolne były od podwodnych skał („free from rocks”) ⁵⁴.

KONKLUZJE

Wszystko, co wiemy na temat wyglądu i rozmiarów tzw. portu zewnętrznego, upoważnia do postawienia hipotezy, iż pełnił on rolę rozległej redy, w której statki zatrzymywały się przed wejściem do portu właściwego (tzw. wewnętrznego). Zestawiając realia topograficzne portu w Seleucji z analizą słownictwa Libaniasza (w Mowie XI, 159 i XX, 18), można postawić ostrożną hipotezę, że prace inżynierskie, pogłębiające, prowadzone za panowania Dioklecjana miały miejsce w porcie zewnętrznym, prawdopodobnie przy samym brzegu, tam gdzie znajdował się kanał prowadzący do portu wewnętrznego. Uważał tak już Victor Chapot, zatem argumenty podane w tym artykule wzmacniają jego koncepcję (sam do nich się nie odwoływał).

Hipotetycznie natomiast o przekształceniu (zwróćmy uwagę, że takiego właśnie słowa użył Libaniasz w Mowie XI, 263) portu wewnętrznego lub kanału doń prowadzącego możemy mówić w odniesieniu do rządów Konstancjusza II. Takie przypuszczenie opiera się na wskazanym powyżej fragmencie, współczesnym wydarzeniom, o których mówi (i w ogóle najwcześniejszym z tych źródeł, którymi dysponujemy). Analiza słownictwa zarówno z tego źródła, jak i z późniejszych, bizantyńskich wskazuje na prowadzenie prac w skałach masywu górskiego, w głębi lądu (nie na wybrzeżu); dlatego można przypuszczać, że chodzi tu o port wewnętrzny. Nie jesteśmy w stanie odtworzyć dokładnego zakresu prowadzonych wówczas prac, które, jak słusznie oceniła Catherine Saliou, mogły oznaczać powiększenie basenu portowego albo jakąś korektę kanału, który do niego prowadził. Dalszego natomiast przemyślenia wymaga koncepcja Honigmanna o budowie całkowicie nowego kanału i portu zewnętrznego „przeniesionego” bliżej masywu Koryfeusza (czy oznacza to, że ten nowy port zewnętrzny znajdował się w innym miejscu niż dwa wielkie pirsy, zachowane w szczątkowej postaci do dziś?). Natomiast teoria Lehmann-Hartlebena o powstaniu dwóch portów, zewnętrznego i wewnętrznego, dopiero w IV w. n.e. wydaje mi się zbyt daleko idąca. Warunki naturalne,

⁵⁴ F.R. Chesney, *op. cit.*, s. 228.

w tym przede wszystkim konieczność ochrony przez prądami przybrzeżnymi i otwartym morzem na prostej linii wybrzeża wymusiły zapewne wcześniejszą budowę wielkich pirsów, czyli portu zewnętrznego.

Prace inżynieryjne w Seleucji nie bez powodu przypadły na czas wojen z Persami za Dioklecjana i Konstancjusza. Skala inwestycji może wskazywać na fakt, iż port w Seleucji od samego początku IV w. miał pełnić rolę ważnego węzła transportowego, przez który planowano przetrzącać wszystko, co potrzebne jednostkom walczącym we wschodniej Syrii i w północnej Mezopotamii oraz zapewnić szybki obieg informacji dla przebywających w Syrii cesarzy (szczególnie Konstancjusza II przebywającego w Syrii przez kilkanaście lat, między 333 a 360 r., z przerwami) z innymi częściami państwa. Najwidoczniej już za Dioklecjana uznano, że do takiej roli port w Seleucji, po kryzysowych dziesięcioleciach III stulecia n.e., nie był dostatecznie przygotowany. Prace inżynieryjne w porcie służyły więc przede wszystkim celom wojskowemu. W takim samym celu najpewniej oczyszczono wody przybrzeżne ze skał, o czym mówi panegyryk na cześć cesarza Konstancjusza, co w naturalny sposób, niejako przy okazji, poprawiało warunki żeglugi także dla zwykłych statków handlowych.

REFERENCES (BIBLIOGRAFIA)

Printed sources (Źródła drukowane)

- Anonim, *Przedstawienie całego świata i jego ludów*, tłum., wstęp i kom. M. Wojcieszak, „Vox Patrum” 2018, 69.
- Chronicon miscellaneum ad annum domini 724 pertinens, red. E.-W. Brooks, interpret. I.-B. Chabot, Parisiis 1904.
- Eusebius Werke. Band VII. Die Chronik des Hieronymus, red. R. Helm, Berlin 1956.
- Georgius Cedrenus, *Compendium Historiarum*, t. 2, red. I. Bekker, Bonnae 1839.
- Jalabert L., Mouterde R., *Inscriptions grecques et latines de la Syrie*, t. 3, cz. 2, Paris 1953.
- Libanii Opera Omnia, rec. R. Foerster, t. 10, *Epistulae 1–839*, Leipzig 1921.
- Libanii Opera Omnia, rec. R. Foerster, t. 11, *Epistulae 840–1544*, Leipzig 1922.
- Libanios, *Discours. Tome III. Discours XI. Antiochicos*, oprac. i tłum. M. Casevitz, O. Lagacherie, kom. C. Saliou, Paris 2016.
- Libanios, *Selected Works. Vol. II. Selected Orations*, tłum., wstęp i kom. A.F. Norman, London 1977.
- Libanios, *Wybór mów*, tłum. i oprac. L. Małunowiczówna, Wrocław 2006.
- Libanius' Oration in Praise of Antioch (Oration XI), tłum. G. Downey, „Proceedings of the American Philosophical Society” 1959, 103, 5.
- Opowieść o Leukippie i Klejtofoncie, tłum., wstęp i kom. R. Zawadzki, Częstochowa 2002.
- Progymnasmata. Greckie ćwiczenia retoryczne i ich modelowe opracowanie, oprac. tłum., kom. H. Podbielski, Lublin 2013.

- The Chronicle of Theophanes Confessor. Byzantine and Near Eastern History AD 284–813*, tłum., wstęp C. Mango, R. Scott, G. Greatrex, Oxford 1997.
- Theodosiani Libri XVI cum Constitutionibus Sirmondianis et leges novellae ad theodosianum pertinentes*, t. 1–2, wyd. T. Mommsen, P. Meyer, Berolini 1954.
- Theophanis Chronographia*, rec. C. de Boor, t. 1, Lipsiae 1883.
- Woodman E.J., *The Expositio totius mundi et gentium: its geography and its language*, Ohio 1964 [nieopublikowana praca mgr].

Studies (Opracowania)

- Allen W., *The Ancient Harbour of Seleucia, in Pieria*, „Journal of Royal Geographical Society of London” 1853, 23.
- Chapot V., *Séleucie de Piérie*, w: *Bulletin et Mémoires de la Société nationale des antiquaires de France*, seria 7, t. 6, Mémoires 1906, Paris 1907.
- Chesney F.R., *On the Bay of Antioch, and the Ruins of Seleucia Pieria*, „Journal of Royal Geographical Society of London” 1838, 8.
- Cohen G.M., *Hellenistic Settlements in Syria, the Red Sea Bassin and North Africa*, Berkeley–Los Angeles 2006.
- Downey G., *A History of Antioch in Syria from Seleucus to the Arab Conquest*, Princeton 1961.
- Hecht A., Pinardi N., Robinson A.R., *Currents, Water Masses, Eddies and Jets in the Mediterranean Levantine Basin*, „Journal of Physical Oceanography” 1988, 18.
- Henck N., *Constantius ho Philotikistes?*, „Dumbarton Oaks Papers” 2001, 55.
- Honigsmann E., *Seleukeia Pieria*, w: *Paulys Realencyclopädie der classischen Altertumswissenschaft*, red. W. Kroll, K. Witte, seria 2, t. 1, cz. 3, Stuttgart 1921.
- Lehmann-Hartleben K., *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeers. Beiträge zur Geschichte des Städtebaues im Altertum*, Leipzig 1923.
- A Greek-English Lexicon with revised supplement*, red. H.G. Liddell et al., Oxford 1996.
- Łomniewski K., *Prądy morskie i pływy*, w: *Morze Śródziemne*, red. K. Łomniewski, Warszawa 1974.
- Özsoy E., Hecht A., Ünlüata Ü., *Circulation and Hydrography of the Levantine Basin. Results of POEM coordinated experiments 1985–1986*, „Progress in Oceanography” 1989, 22.
- Pamir H., *Recent Researches and New Discoveries in the Harbours of Seleucia Pieria*, „Byzas. Veröffentlichungen des Deutschen Archäologischen Instituts Istanbul” [Häfen und Haffenstädte im Sudlichen Mittelmeerraum von der Antike bis in byzantinische Zeit, red. S. Ladstätter, F. Pirson, T. Schmid, Istanbul] 2014, 19.
- Pamir H., *The Orontes Delta Survey*, w: *The Amuq Valley Regional Projects*, t. 1, *Surveys in the Plain of Antioch and Orontes Delta, Turkey, 1995–2002*, red. K.S. Yener et al., Chicago 2005.
- Petit P., *Libanius et la vie municipale à Antioche au IV siècle après J.-C.*, Paris 1955.
- Pococke R., *A Description of the East and some other Countries*, t. 2, cz. 1, London 1745.
- Saliou C., *Notes complémentaires*, w: *Libanios, Discours. Tome III. Discours XI. Antiochicos*, oprac. i tłum. M. Casevitz, O. Lagacherie, kom. C. Saliou, Paris 2016.
- Salle E. de, *Pérégrinations en Orient ou voyage pittoresque, historique et politique en Égypte, Nubie, Syrie, Turquie, Grèce pendant les années 1837–38–39*, t. 1, Paris 1840.
- Seyrig H., *Antiquité syrienne*, „Syria. Revue de l’art orientale et d’archéologie” 1970, 47, 3–4.
- Dictionary of National Biographies*, t. 10, red. L. Stephen, New York–London 1887.
- Stroud R., *Lechaion, Corinthia, Greece*, w: *The Princeton encyclopedia of Classical sites*, red. R. Stillwell et al., Princeton 1976, www.perseus.tufts.edu [dostęp: 20.01.2025].

- Todt K.-S., Vest B.A., *Tabula Imperii Byzantini*, t. 15/2, *Syria (Syria Prôtē, Syria Deutera, Syria Euphratēsia)*, Wien 2015.
- Van Berchem D., *Le port de Seleucie de Piérie et l'infrastructure logistique des guerres parthiques*, „Bonner Jahrbücher” 1985, 185.
- Volney M.C.-F., *Voyages en Syrie et en Égypte pendant les années 1783, 1784 et 1785*, t. 2, Paris 1787.
- Wiewiorowski J., *Classis Seleucena – późnorzymska flota wojenna?*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2017, 38.

NOTA O AUTORZE

Paweł Filipczak – historyk, absolwent Uniwersytetu Łódzkiego, pracownik Katedry Historii Bizancjum Uniwersytetu Łódzkiego. Główny kierunek badań to historia Syrii w czasach późnego cesarstwa rzymskiego (IV–VII w. n.e.), szczególnie – funkcjonowanie administracji prowincjonalnej, w tym sylwetki namiestników prowincji, geografia historyczna Syrii oraz dzieje Antiochii nad Orontesem, problemy zarządzania tym miastem, jego struktura społeczna i etniczna.

About the Author

Paweł Filipczak – historian, graduate of the University of Łódź, employee of the Department of Byzantine History at the University of Łódź. His main field of research is the history of Syria during the late Roman s. Empire (4th–7th century AD), especially – the functioning of the provincial administration, including profiles of provincial governors, the historical geography of Syria and the history of Antioch on the Orontes, problems of governance of this city, its social and ethnic structure.

